

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Festschrift zur Feier des fünfundsiebzigjährigen  
Bestehens der Oldenburgischen  
Landwirthschafts-Gesellschaft**

**Rodewald, Wilhelm**

**Berlin, 1894**

3. Die Strom- und Hafenbauten.

**urn:nbn:de:gbv:45:1-3960**

Die Wegeordnung vom 12. Juli 1861, deren Abänderung den gegenwärtig tagenden oldenburgischen Landtag beschäftigt, unterscheidet als öffentliche Wege: Staats-, Gemeinde- und Genossenschafts- oder Feldwege.

### 3. Die Strom- und Hafengebauten.

Als eigentliche Verkehrswege kommen im Herzogthum Oldenburg vorzugsweise die Weser und die Hunte in Betracht, sodann die Nebenflüsse der Ems, die Ochtum, der Hunte-Emskanal mit seinen Abzweigungen, außerdem werden noch einige Abzugskanäle die sogen. Tiefe zum Transport benutzt.

Der erstgenannte Strom, die Weser, berührt das Herzogthum Oldenburg von der Mündung der Ochtum bis zum Meere, sie ist in den letzten Dezennien der Schauplatz für ein Riesengericht menschlicher Arbeit, sowohl des Geistes wie der Arbeit gewesen, wir meinen das großartige Werk der Weserkorrektur, das jetzt seiner Vollendung entgegengeht. Bereits in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts in den vierziger Jahren war das Fahrwasser der Weser, namentlich zwischen den Orten Begejack und Käseburg verlandet. Ein Plan, der das Fahrwasser zwischen Käseburg-Begejack bei niedrigstem Wasserstande auf 1,80 m Tiefe herstellen sollte und der auf einen Kostenaufwand von rund 2 Millionen Mark berechnet war, wurde verworfen; und erst 10 Jahre später wurde ein neuer Korrektionsplan, der eine Hochwassertiefe von 1,20 m in Aussicht nahm, mit einem Kostenaufwande von 1½ Millionen Mark von den beteiligten Staaten acceptirt.

P. Kollmann schreibt in seinem Werk: „Das Herzogthum Oldenburg“ Oldenburg 1893 Seite 405: „Schon einige Jahre bevor die Ausbaggerung der Unterweser zur Ausführung gelangte, mußten umfassendere Strombauten an derselben bei der Käseburg gegenüberliegenden Plate, dem sogen. großen Pater, in Angriff genommen werden, da dort das Fahrwasser den Hauptstrom zu verlassen und sich in den Nebenarm, die sogen. kleine Weser zu verlegen drohte. Dieselben, inzwischen vollendet, haben einen Kostenaufwand von 668 778 *M.* verursacht. Ebenfalls wurde die kleine Weser von der Einmündung der Hunte bei Elsfleth an durch kostbare Uferbauten berechtigt. So sind von 1853 bis 1877 von Oldenburg über 800 000 *M.* für die Verbesserung des Fahrwassers der Weser verausgabt worden. Ferner sind von 1878 bis 1892 für die Vervollständigung der Korrektionswerke und ihre Erhaltung, sowie für Baggerungen im Interesse der Fahrwassertiefe der Weser weitere 746 000 *M.* aufgewendet worden. Bei der im Jahre 1888 begonnenen und gegenwärtig im wesentlichen beendigten Korrektur der Unterweser von Bremen bis Bremerhafen, welche das Ziel verfolgt, Schiffen mit bis zu 5 m Tiefgang oder 650 Registertonnen Ladung das Heraufkommen bis Bremen zu ermöglichen, ist der oldenburgische Staat insofern betheilig, als er sich vertragsmäßig zu einer jährlichen Zuschußsumme von 15 000 *M.* verpflichtet hat und ihm die Erhaltung der älteren Uferwerke, soweit diese in seinem Interesse für den Uferschutz erforderlich sind, geblieben ist.

Durch die vorerwähnte Regulirung der Weser im bremischen Gebiete, insbesondere durch eine Verlegung des Fahrwassers in der sogen. Böhrener Weser war die Korrektion des verlassenen Wejerarmes, welcher ferner nur noch als Ausfluß der Dchtum in die Weser diente, nothwendig geworden. Im Jahre 1873 kam es deswegen zu einem Vertrage mit Bremen. Die in Folge dessen von Oldenburg mit einem Aufwande von nahe an 199 666 *M.*, als dem ihm zufallenden Drittel der Gesamtkosten, ausgeführten Anlagen wurden im Herbst 1877 vollendet. Dieselben sind zwar im Interesse der Schifffahrt auf der Dchtum bis zu dem Anlegeplatze gleichen Namens unternommen worden, kommen aber vorzugsweise der besseren Abwässerung der angrenzenden oldenburgischen, bremischen und preussischen Ländereien zu gut. In den Jahren 1877 bis 1892 sind ferner für die Vervollständigung der Werke und ihre Unterhaltung, sowie für Baggerungen 171 100 *M.* aufgewandt worden, sodaß die Gesamtausgabe für die Dchtum also bis jetzt rund 370 000 *M.* betrug.

Auf der Hunte, welche bei Oldenburg schiffbar wird und bei Elsleth sich in die Weser ergießt, wurde — nachdem bereits in den vierziger Jahren umfangliche Arbeiten, zunächst zu Gunsten der Abwässerung, dann aber zur Beseitigung der vielen scharfen, die Schifffahrt stark beeinträchtigenden Krümmungen durchgeführt worden waren — im Jahre 1855 mit der Austiefung des Flußbettes zur Gewinnung einer regelmäßigen Fahrtiefe begonnen. Um den Rähnen und Küstenfahrzeugen, die bisher bei gewöhnlichem Wasserstande mit voller Ladung nicht die Stadt Oldenburg erreichen konnten, die ungehinderte Weiterfahrt bis dahin zu ermöglichen, mußte die obere 8,4 km lange Flußstrecke auf eine Wassertiefe von 2,7 bis 1,7 m unter der ordinären Fluthhöhe gebracht werden. Dazu war es nöthig, das Bett mittelst Schlingen- und Packwerken einzuengen und, insoweit die hierdurch verstärkte Strömung die Austiefung desselben nicht bewirken konnte, das erforderliche Maas durch Baggerung herzustellen. Das sechs Jahre später, im Herbst 1861, mit einem Kostenaufwande von 139 200 *M.* planmäßig zu Ende geführte Werk hat für die Schifffahrt den großen Gewinn gebracht, daß Schiffe nicht nur mit voller Ladung, sondern auch bei irgend günstiger Gelegenheit mit einer Fluth von Elsleth bis Oldenburg aufsegeln können, während vordem zwei bis drei Fluthzeiten dazu erforderlich waren. Von 1861 bis 1878 wurden nur geringe Summen, durchschnittlich jährlich 4450 *M.* für die Unterhaltung des Fahrwassers der Hunte verwendet, dagegen machte die zunehmende Versandung des Flusses seit 1879 von diesem Jahre bis 1891 einen Aufwand von 278 000 *M.* nöthig, welche besonders zur Parallellage der Ufer des Flusses erforderlich wurden. Eine Maßregel von einschneidendster Bedeutung für den Schiffsverkehr der Stadt Oldenburg ist der im Jahre 1887 erstmals eingehender erwogene und 1891 vom Landtag genehmigte Plan einer Vertiefung des Fahrwassers der Hunte von der Stadt Oldenburg ab, demzufolge die Fahrwassertiefe künftighin in der Stadt Oldenburg von 1,95 auf 3,50 m gebracht werden und derart hergestellt werden soll, daß Schiffe mit 3,50 m

— anstatt wie bisher nur 1,75 m — Tiefgang und 250 bis 300 Gewichtstonnen nach der Stadt gelangen können. Für die Ausführung des Planes sind 1 639 000 *M.* bewilligt worden.“\*)

An Hafenplätzen besitzt das Herzogthum Oldenburg an der Weser und Jade, sowie an den Sielen eine stattliche Anzahl, von denen die bedeutendsten staatlicherseits unterhalten werden. Hierher gehören in erster Linie Nordenham, Brake, Elsfleth, ferner Dchtum, Bardenfleth, Strohausen, Dedesdorf (am rechten Weserufer), Großensiel, Fedderwardersiel; ferner an der Jade Barelersiel, Ellenjerdammersiel und Hooksiel.

Zur Unterhaltung dieser Häfen und Anlegeplätze wendet der Staat jährlich 35 000 bis 45 000 *M.* auf. Die bedeutenden Hafenanlagen in Brake, die nach Eröffnung der Eisenbahn bis Nordenham erweitert werden mußten, haben rund 750 000 *M.* Anlagekosten verursacht. Da zu erwarten steht, daß der Verkehr im Braker Hafen zu Gunsten Bremens in Folge der Weserkorrektur zurückgehen wird, hat man im Jahre 1892 am Weserufer unterhalb der Hafeneinfahrt einen eisernen Pier mit einem Kostenaufwand von 330 000 *M.* gebaut, der eine Länge von 200 m besitzt.

Auch in Nordenham bestehen großartige Pieranlagen; der im Jahre 1890/91 in Folge eines mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossenen Vertrages erbaute eiserne Pier ist mit einem Kostenaufwande von 1 165 000 *M.* aufgeführt worden.

\*) Weserkorrektur betreffend siehe auch den Aufsatz dieser Festschrift von Fr. Grabhorn Seefelberaußendeich über die Deiche und Sielen Seite 150 bis 166 und J. C. Kunst: Betrachtungen über die Entwicklung der heimischen Schifffahrt und Rhederei Seite 457.



## Betrachtungen über die bisherige und fernere Entwicklung der heimischen Schifffahrt und Rhederei

von  
F. E. Kunst, Brate.

Zufolge der Lage des Herzogthums Oldenburg an der Nordsee und an der Mündung des bis in das mittlere Deutschland schiffbaren Weserstromes, haben die heimische Schifffahrt und Rhederei eine solch große Bedeutung, nicht allein wegen der zur Förderung derselben getroffenen staatlichen Einrichtungen (als Lootsenwesen, Hafenanstalten, Navigationschule &c.) und wegen der zahlreichen direkt damit zusammenhängenden Industrien und Gewerbe (als Schiffswerften, Trockendocks, Tauschlagereien, Segelmachereien, Petroleumraffinerien, Getreide-, Holz-, Düngstoff- und sonstige Waarenhandlungen, Speditions-, Schiffausrüstungs- und Maklergeschäfte, Schiffstauereien &c. &c.), sondern für das gesammte wirthschaftliche Leben unseres engeren und weiteren Vaterlandes haben sie eine solch große Wichtigkeit, daß einer Betrachtung der Bedingungen, unter welchen sie bisher entstanden sind und von welchen ihre fernere Entwicklung abhängig ist, auch an dieser Stelle Raum gegeben werden muß. War doch der lokale Güteraustausch im Küstengebiet in der Hauptsache auf den Wasserweg angewiesen, so lange es an stets fahrbaren Landstraßen mangelte. Und noch jetzt, wo ein dichtes Chausseenez über die Marschen ausgespannt ist, und Eisenbahnlinien dieselben durchschneiden, hat die Küstenschifffahrt an der Ems, Jade, Weser, sowie die Leichtererschifffahrt auf der letzteren eine große Bedeutung.

Ein großartiger Umschwung und Aufschwung wird sich aber in der Binnenschifffahrt vollziehen, wenn durch den sogenannten Mittellandkanal die seit lange ersehnte Verbindung des Rheins mit der Weser und der Elbe und damit des westlichen und östlichen Mitteleuropas unter sich und mit den hauptsächlichsten Seehäfen hergestellt sein wird. Die Segnungen dieser Verbindung sind in Krieg und Frieden, für militärische Zwecke, für die Landwirthschaft, den Handel und die Industrie kaum hoch genug anzuschlagen und müßten dem für die Binnenschifffahrt in Frage kommenden oldenburgischen Wesergebiet in hervorragendem Maße zu Gute kommen.

Von noch größerer Wichtigkeit als die Küsten- und Flußschifffahrt ist für das Herzogthum zur Zeit jedoch der im Laufe dieses Jahrhunderts erblühte See-

